

①⑫ **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

②① Anmeldenummer: 85114634.0

⑤① Int. Cl.<sup>4</sup>: **F 16 D 25/14, F 04 B 49/00**

②② Anmeldetag: 18.11.85

③⑩ Priorität: 14.12.84 DE 3445743

⑦① Anmelder: **KNORR-BREMSE AG, Moosacher  
Strasse 80 Postfach 401060, D-8000 München 40 (DE)**

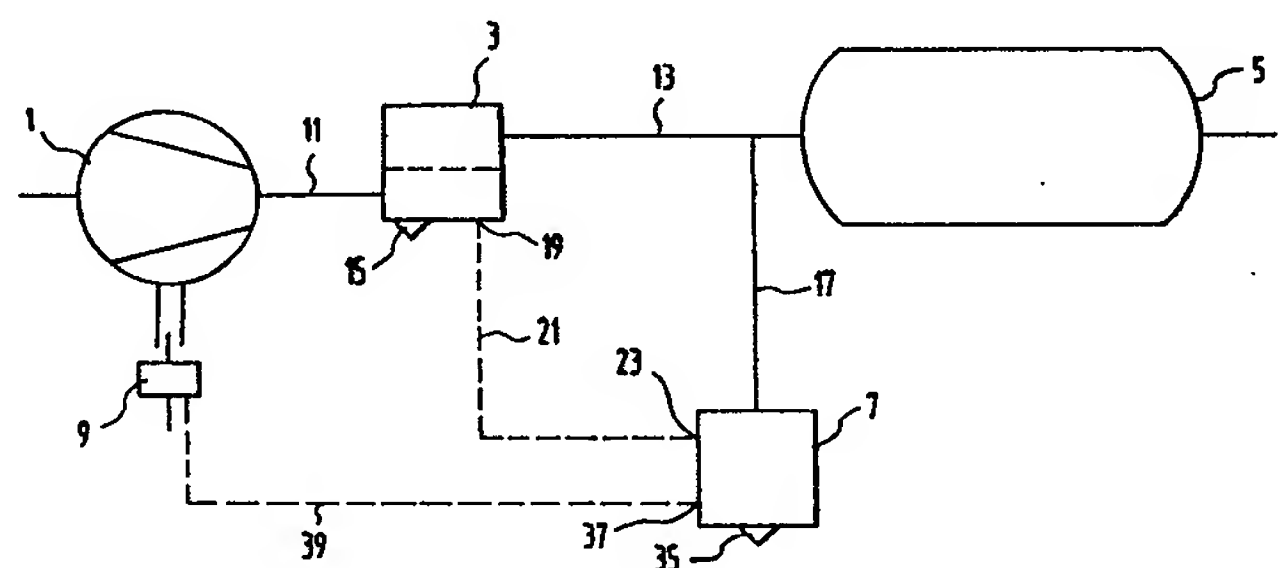
④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung: 20.08.86  
Patentblatt 86/34

⑦② Erfinder: **Klemm, Johann, Arnauerstrasse 6,  
D-8000 München 45 (DE)**  
Erfinder: **Spurny, Dieter, Am Schönblick 11,  
D-8069 Reichertshausen (DE)**  
Erfinder: **Sternitzke, Eberhard, Bechtolsheimstrasse 17,  
D-8000 München 50 (DE)**

⑧④ Benannte Vertragsstaaten: **AT BE DE FR GB IT NL SE**

⑤④ **Vorrichtung zum Ausrücken einer einen motorischen Antrieb mit einem Kompressor verbindenden Kupplung.**

⑤⑦ Bei einem Kompressor (1), welcher über eine Kupplung (9) mit einem motorischen Antrieb verbunden ist, ist ein gegenüber den Lamellen o.dgl. der Kupplung wirkender, durch Druckmittel beaufschlagbarer, bei Druckbeaufschlagung die Kupplung ausrückender Ringkolben (43) vorgesehen. Zum Einrücken der Kupplung wird der Druck in dem den Ringkolben (43) begrenzenden Ringraum (41) abgebaut; mit Hilfe eines Kupplungssteuerventils (7) geschieht der Druckabbau bis auf einen Restdruck, welcher auch in eingerücktem Zustand der Kupplung auf den Ringkolben (43) einwirkt und diesen verklemmungsfrei in Anlage an den die Kupplung einrückenden Federn, wie zum Beispiel an den Tellerfedern einer Lamellenkupplung, hält.



1 Knorr-Bremse AG  
Moosacher Straße 80  
8000 München 40

München, 11.12.1984  
TPl-hn-so  
unser Zeichen: 1825  
Text.Nr.: 0073P

5

Vorrichtung zum Ausrücken einer einen motorischen  
Antrieb mit einem Kompressor verbindenden Kupplung

10 Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung nach dem Gattungsbegriff des Patentanspruches 1.

Bei bekannten Vorrichtungen der gattungsgemäßen Art, welche insbesondere zur Erzeugung von Druckluft in Kraftfahrzeugen verwendet  
15 werden, wird der gegenüber den Federelementen der Kupplung wirkende Ringkolben in eingerücktem Zustand der Kupplung, also bei drucklosem Ringraum, mittels mechanischer Federn verspannt. Hierbei werden innerhalb des Ringraums unter einem vorbestimmten Winkelabstand Druckfedern verwendet, welche gegenüber dem Ringkolben wirken. Die von  
20 ihnen ausgeübte Kraft ist nicht gleichförmig am gesamten Ringkolben wirksam, d.h., daß sich im Verlaufe der Betätigung des Ringkolbens eine Schiefelage desselben einstellen kann, zumindest kann nicht verhindert werden, daß der Ringkolben seine Kraft ungleichmäßig auf die Federelemente, z.B. auf die Tellerfedern der Kupplung, weitergibt. Die  
25 Folge davon ist ein unverhältnismäßig hoher Verschleiß an den Federelementen, insbesondere dann, wenn die Kraft der Federn im Ringraum bei zunehmendem Verschleiß der Kupplungsbeläge abnimmt.

Davon ausgehend besteht die Aufgabe der Erfindung darin, eine  
30 Vorrichtung der gattungsgemäßen Art so auszugestalten, daß der zum Zwecke des Ausrückens der Kupplung durch Druckluft beaufschlagbare Ringkolben auch im entlüfteten Zustand axial symmetrisch geführt ist und sich infolgedessen gleichförmig an die Federelemente der Kupplung

35

1 anlegt. Es soll hierdurch eine ungleichförmige Belastung der  
Federelemente und der Lamellen der Kupplung im eingerückten Zustand  
derselben vermieden werden. Gleichzeitig soll es möglich sein, den  
Ringraum baulich gedrängt auszuführen.

5

Zur Lösung dieser Aufgabe dienen die Merkmale nach dem  
Kennzeichnungsteil des Patentanspruches 1.

10 Durch den im Ringraum gehaltenen Restdruck, der zum Beispiel 0,5 bar  
betragen kann, ist bei eingerückter Kupplung sichergestellt, daß der  
Ringkolben dennoch gleichmäßig an seinem gesamten Umfang belastet, also  
in Richtung der Federelemente der Kupplung verspannt wird. Der  
Restdruck wirkt also als Ersatz für die bei bekannten Einrichtungen im  
Ringraum unter Winkelabstand angeordneten Federn, welche infolge ihrer  
15 ungleichförmigen Krafteinwirkung zu einer Schräglage des Ringkolbens  
beitragen konnten. Durch die gleichförmige Andrückung des Ringkolbens  
gegenüber den Federelementen, so gegenüber den Tellerfedern der  
Kupplung, ist außerdem sichergestellt, daß der Verschleiß an den  
Bestandteilen der Kupplung, insbesondere an den Tellerfedern und an den  
20 Lamellen, möglichst gering und insbesondere gleichförmig ist. Die Höhe  
des Restdruckes wird durch die Feder des Entlüftungsventils bestimmt;  
dies vermittelt bei einstellbarer Rückstellfeder des Entlüftungsventils  
die Möglichkeit, den Restdruck entsprechend den jeweiligen  
Verhältnissen zu verändern, insbesondere bei zunehmendem Verschleiß der  
25 Lamellen der Kupplung.

Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen sind in weiteren  
Patentansprüchen aufgeführt. Die Erfindung ist nachfolgend anhand eines  
Ausführungsbeispiels unter Bezugnahme auf die beigefügte Zeichnung  
30 erläutert.

Figur 1 ist eine Ansicht einer Schaltungsanordnung der  
erfindungsgemäßen Vorrichtung zur  
Kupplungssteuerung;

35

- 1 Figur 2 ist eine vergrößerte Schnittansicht des  
Kupplungssteuerventils nach Fig.1; und
- 5 Figur 3 ist eine vergrößerte Teilschnittansicht einer durch  
einen Ringkolben erfindungsgemäß beaufschlagbaren  
Kupplung in der Verbindung zwischen einem  
motorischen Antrieb und einem Kompressor.

10 In dem in Fig.1 dargestellten Schaltschema sind ein Kompressor 1, ein  
Druckregler 3, ein vom Druckregler gespeister Druckluftvorrat 5, ein  
erfindungsgemäß verwendetes Kupplungssteuerventil 7 und eine durch das  
Kupplungssteuerventil 7 in nachfolgend beschriebener Weise  
beaufschlagbare Kupplung 9 vorgesehen. Der Kompressor 1 wird (in nicht  
15 dargestellter Weise) motorisch angetrieben, wobei die Kupplung 9 in  
eingerücktem Zustand die Antriebskraft vom motorischen Antrieb auf den  
Kompressor 1 überträgt. Die Kupplung 9 kann in an sich bekannter Weise  
pneumatisch ausgerückt werden, wenn ein durch den Druckregler 3  
vorherbestimmbarer Druck erreicht ist und der Druckregler in seine  
20 Leerlaufstellung umschaltet. Der vom Kompressor 1 über die Leitung 11  
beschickte Druckregler 3 ist von bekannter Konstruktion; unterhalb  
eines vorherbestimmbaren Abschaltdruckes speist er über die Leitung 13  
den Druckluftvorrat 5. Ist der vorgenannte Abschaltdruck erreicht, dann  
kann die vom Kompressor 1 geförderte Druckluft über den  
25 Entlüftungsanschluß 15 ins Freie geblasen werden. Mit Hilfe des mittels  
einer Leitung 17 an den Druckluftvorrat 5 angeschlossenen  
Kupplungssteuerventils 7 wird jedoch verhindert, daß der Kompressor 1  
in der Leerlaufstellung des Druckreglers weiter arbeitet und unnötig  
Druckluft ins Freie geblasen wird.

30 Der Druckregler 3 besitzt in an sich bekannter Weise einen  
Steuerausgang 19, welcher über eine Leitung 21 mit dem Steueranschluß  
23 (Fig.2) des Kupplungssteuerventils 7 verbunden ist. Am Steuerausgang  
19 des Druckreglers steht in bekannter Weise Druckluft zur Verfügung,  
wenn der Druckregler in die Leerlaufstellung schaltet, so daß der Druck  
35 über die Leitung 21 und den Steueranschluß 23 an dem mit Fig.2

1 dargestellten Kolben 25 zur Wirkung gelangt. Der Kolben 25 trägt einen  
hohlen Stößel 27, welcher gegenüber einem durch eine Feder 29  
verspannten kegelförmigen Ventilkörper 31 einen Auslaß 33 bildet,  
welcher in (in Fig.2 dargestellt) geöffneter Lage über das hohle Innere  
5 des Stößels 27 mit einem Entlüftungsventil 35 in Verbindung steht. Vom  
Entlüftungsventil 35 besteht bei geöffnetem Auslaß 33 folglich eine  
Verbindung zu einem Anschluß 37, welcher mittels der Leitung 39 mit dem  
Ringraum 41 (Fig.3) in Verbindung steht. Der Ringraum 41 begrenzt einen  
abgedichtet geführten Ringkolben 43, welcher über ein Druckstück auf  
10 Tellerfedern 45 und über diese auf die Lamellen der in Fig. 3  
dargestellten Lamellenkupplung einzuwirken vermag. Wird der Ringkolben  
43 bei einer nachfolgend beschriebenen Druckbeaufschlagung gemäß Fig.3  
nach links gerichtet verschoben, dann wirkt er unter Zusammendrücken  
der Tellerfedern 45 so auf die Lamellen der Lamellenkupplung ein, daß  
15 der Kupplungseingriff gelöst wird. Hierdurch wird der Antrieb zwischen  
dem (nicht dargestellten) Antriebsmotor und dem (in Fig.3 gleichfalls  
nicht dargestellten) Kompressor unterbrochen, d.h. während der  
Leerlaufphase des Druckreglers wird gleichzeitig der Antrieb des  
Kompressors ausgeschaltet.

20

Die vorstehend erläuterte Anlage arbeitet wie folgt:

Bei laufendem Kompressor wird die an den Druckluftvorrat 5  
angeschlossene Anlage, so zum Beispiel die Bremsanlage eines Fahrzeuges  
25 mit Druckluft gefüllt. Beim Erreichen des sog. Abschaltdruckes des  
Druckreglers 3 schaltet dieser in seine Leerlaufstellung um; in dieser  
Stellung besteht am Steuerausgang 19 ein Druck, welcher über die  
Leitung 21 und den Steueranschluß 23 am Kolben 25 zur Wirkung kommt und  
diesen gemäß Fig.2 nach links gerichtet verschiebt. Hierbei hebt der  
30 Stößel 27 unter Schließen des Auslasses 33 den Ventilkörper 31 von  
seinem gehäuseseitigen Sitz ab. Die über die Leitung 17 anstehende  
Vorwärtsdruckluft gelangt bei geschlossenem Auslaß 33 über den  
geöffneten Einlaß 34 und den Anschluß 37 in die Leitung 39 und von  
dieser in den Ringraum 41. Der Ringkolben 43 wird hierbei in vorstehend  
35 genannter Weise verschoben, um die Lamellenkupplung auszurücken.



1 Beim Erreichen des Einschaltdruckes schaltet der Druckregler wieder auf  
"Fördern". Der Steuerausgang 19 und damit der Steueranschluß 23 werden  
entlüftet. Dabei wird der Kolben 25 durch die an ihm einwirkende  
5 Rückstellfeder nach rechts verschoben, und es wird der Durchgang vom  
Druckluftvorrat 5 zum Anschluß 37 und damit zum Ringraum 41  
verschlossen, da sich der Ventilkörper 31 unter Verspannung der Feder  
29 auf seinen gehäuseseitigen Sitz anlegt. Gleichzeitig wird der Auslaß  
33 infolge des Abhebens des Stößels 27 geöffnet, so daß der Ringraum 41  
über den Anschluß 37, die Hohlbohrung im Stößel 27 und das  
10 Entlüftungsventil 35 entlüftet wird. Die Druckluft aus dem Ringraum 41  
strömt also über das Entlüftungsventil 35 ins Freie, wenn der an seinem  
Außenumfang ohne Abdichtung geführte Ventilkörper 47 gegen die  
Verspannung der Feder 49 von seinem gehäuseseitigen Sitz abhebt. Der  
Ventilkörper 47 schließt entsprechend der Federkraft bei einem  
15 vorbestimmten Restdruck, so zum Beispiel bei einem Restdruck von  
0,5 bar. Der verbleibende Restdruck drückt den Ringkolben 43 der  
Kupplung gegen die Tellerfedern, also mittelbar gegen die Lamellen der  
Kupplung. Hierdurch wird ein Verklemmen des zum Ausrücken der Kupplung  
dienenden Ringkolbens 43 verhindert. Gleichzeitig sind die baulichen  
20 Abmessungen des Ringraumes 41 auf ein Mindestmaß reduzierbar, da keine  
mechanischen Rückstellfedern innerhalb des Ringraumes benötigt werden.

Die Erfindung ist nicht auf die dargestellte Ausführungsform der  
verwendeten Kupplung als auch nicht auf die beispielhaft wiedergegebene  
25 Ausführungsform des Kupplungssteuerventils 7 beschränkt. Die gegenüber  
dem Ventilkörper 47 wirkende Feder 49 stützt sich in dargestellter  
Weise an einem Teller o.dgl. ab. Der Teller kann einschraubbar im  
Gehäuse des Kupplungssteuerventils 7 angeordnet sein, so daß die  
Federkraft der Feder 49 und somit der erzielbare Restdruck innerhalb  
30 eines bestimmten Bereiches einstellbar sind.

Gemäß einer vorteilhaften Konstruktion kann der Ventilmechanismus des  
Kupplungssteuerventils baulich im Druckregler 3 integriert sein; auch  
ist es im Rahmen des der Erfindung eigenen Gedankens möglich, einen  
35 anderen, in beliebig anderer Weise ableitbaren Steuerdruck auf den  
Kolben 25 einwirken zu lassen.

1 Knorr-Bremse AG  
Moosacher Straße 80  
8000 München 40

München, 11.12.1984  
TPl-hn-so  
unser Zeichen: 1825  
Text.Nr.: 0073P

5

Bezugszeichenliste

	1	Kompressor
	3	Druckregler
10	5	Druckluftvorrat
	7	Kupplungssteuerventil
	9	Kupplung
	11	Leitung
	13	Leitung
15	15	Entlüftungsanschluß
	17	Leitung
	19	Steuerausgang
	21	Leitung
	23	Steueranschluß
20	25	Kolben
	27	Stößel
	29	Feder
	31	Ventilkörper
	33	Auslaß
25	34	Einlaß
	35	Entlüftungsventil
	37	Anschluß
	39	Leitung
	41	Ringraum
30	43	Ringkolben
	45	Tellerfeder
	47	Ventilkörper
	49	Feder

35

Knorr-Bremse AG  
Moosacher Straße 80  
1 8000 München 40

München, 11.12.1984

TP1-hn-so  
unser Zeichen: 200127/1825

Text.Nr.: 0073P

Λ

Patentansprüche

5

1. Vorrichtung zum Ausrücken einer einen motorischen Antrieb mit einem Kompressor verbindenden Kupplung, welche einen mittelbar oder unmittelbar gegenüber den Federelementen der Kupplung wirkenden, durch Druckluft beaufschlagbaren Ringkolben aufweist, der in einem durch die  
10 Druckluft beschickbaren Ringraum geführt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Ringraum (41) mit einem bei Entlüftung einen Restdruck im Ringraum haltenden Kupplungssteuerventil (7) verbunden ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das  
15 Kupplungssteuerventil (7) an einen Druckluftvorrat (5) angeschlossen ist und einen Ventilmechanismus zum gesteuerten Einspeisen von Druckluft in den Ringraum (41) und zum Entlüften desselben bis auf einen Restdruck aufweist.

20 3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein Steueranschluß (23) des Kupplungssteuerventils an einen in der Leerlaufphase des an den Kompressor angeschlossenen Druckreglers (3) einen Steuerdruck führenden Steuerausgang (19) angeschlossen ist, und  
25 daß der Ventilmechanismus einen durch den Steuerdruck des Druckreglers beaufschlagbaren Kolben (25) aufweist, welcher die Verbindung des Ringraumes mit dem Druckluftvorrat oder mit einem Entlüftungsventil (35) steuert.

30 4. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Entlüftungsventil als ein federverspanntes, einen Restdruck im Ringraum haltendes Rückschlagventil ausgebildet ist.



1 5. Vorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Rückschlagventil zur Veränderung des Restdrucks einstellbar ausgebildet ist.

5 6. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Kupplungssteuerventil baulich im Druckregler integriert ist.

10

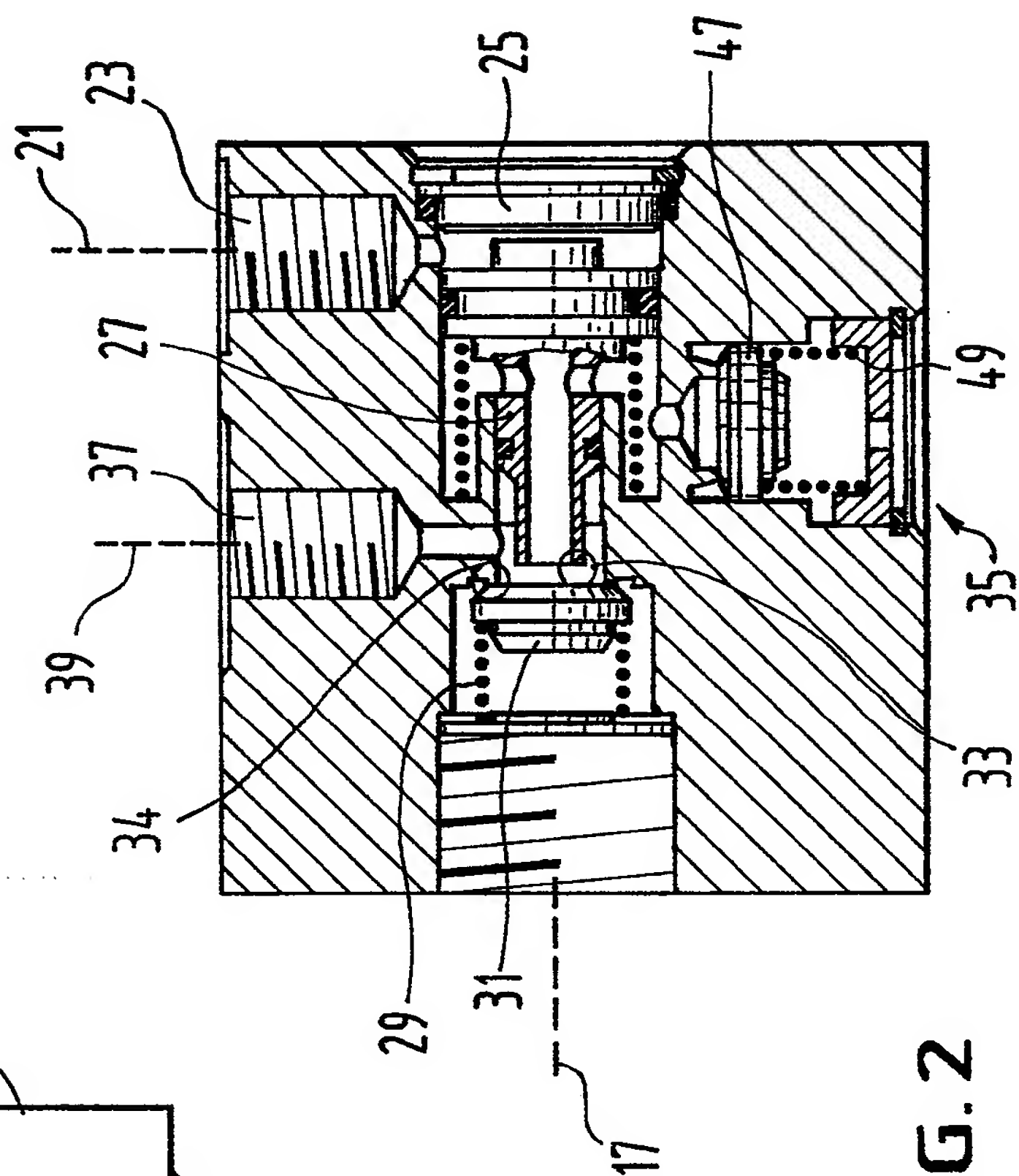
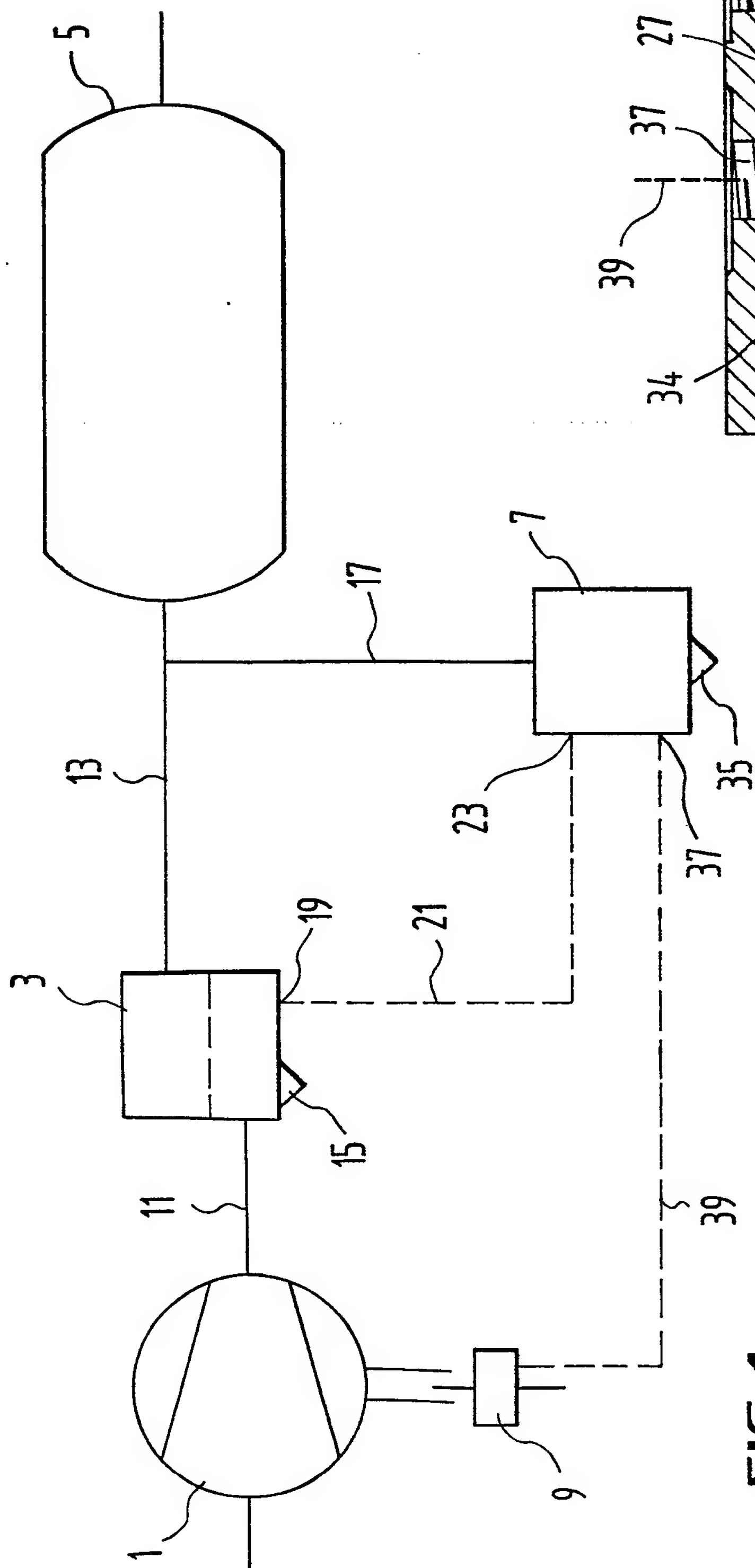
15

20

25

30

35



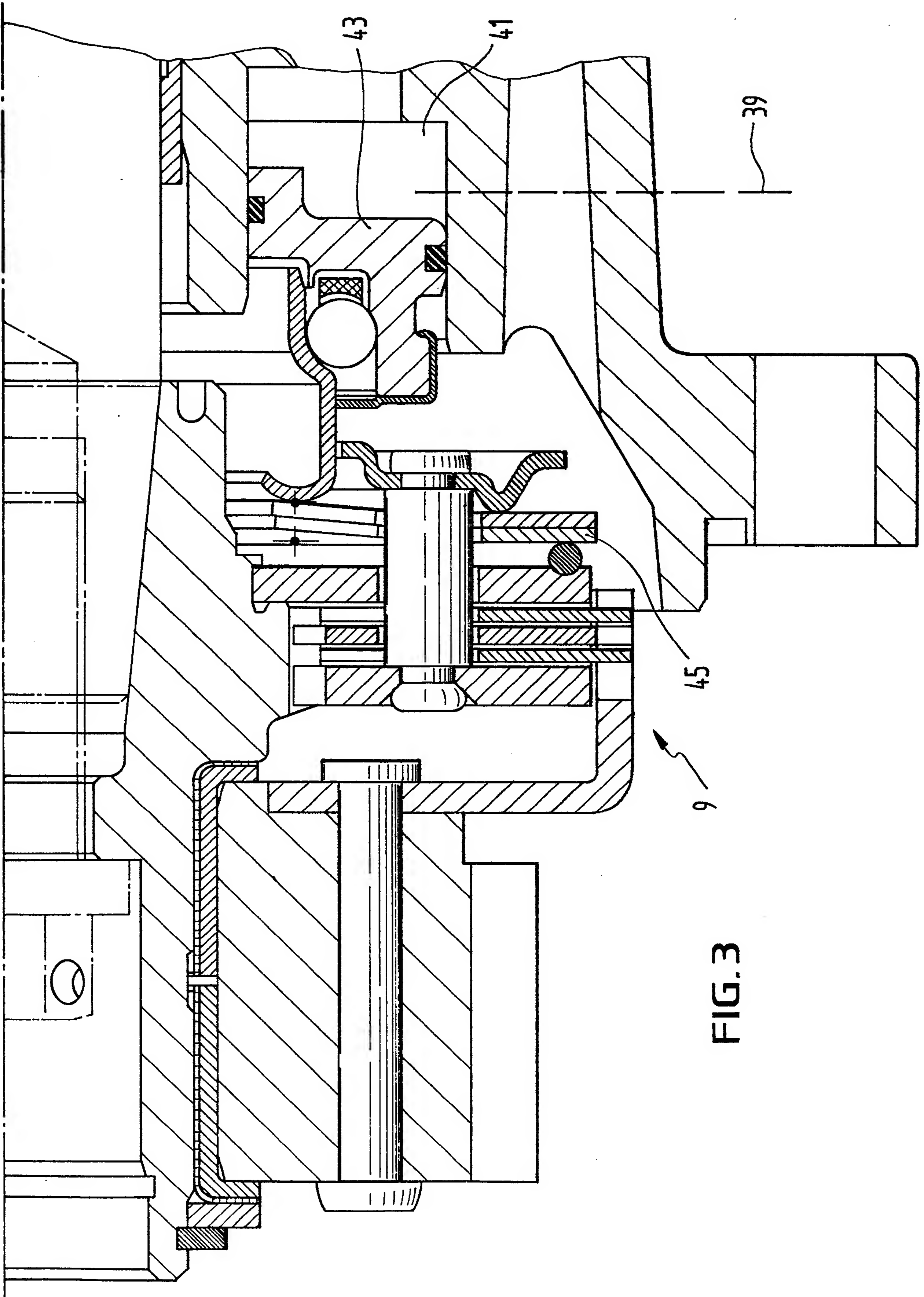


FIG. 3



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0191150

Nummer der Anmeldung

EP 85 11 4634

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
Y	GB-A- 679 669 (ARCHAMBAULT)  * Seite 2, Zeilen 112-121; Figuren 1-8 *	1, 2, 4, 5	F 16 D 25/14 F 04 B 49/00
Y	US-A-3 849 027 (BLAKE)  * Insgesamt *	1, 2, 4, 5	
Y	FR-A-1 408 810 (BLISS CO.) * Seite 2; Figur 2 *	5	
A	CH-A- 345 208 (GENERAL MOTORS)  -----		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 17-03-1986	Prüfer BALDWIN D.R.
<div>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</div> <div>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</div> <div>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</div> <div>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</div> <div>&amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</div> <div>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</div> <div>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</div> <div>A : technologischer Hintergrund</div> <div>O : mündliche Offenbarung</div> <div>P : Zwischenliteratur</div> <div>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</div>			